

Mobilité et accessibilité des services de secours

Citoyen

Les secours pompiers et médicaux doivent pouvoir intervenir dans des délais raisonnables et dans les meilleures conditions possibles. Pour ce faire, tant la mobilité des services de secours que leur accessibilité aux bâtiments est des points d'attention qu'il faut garder à l'esprit.

Les citoyens ont un impact limité sur les aménagements de voirie et ont donc une incidence limitée sur la mobilité générale des services de secours. Ils peuvent néanmoins en tant qu'usagers de la route adapter leur comportement pour faciliter le passage des secours et éviter les stationnements pouvant gêner le passage des véhicules de secours.

L'accessibilité des véhicules de secours aux bâtiments est une obligation réglementaire et un besoin opérationnel pour les services de secours. Dans la plupart des cas, l'accessibilité aux baies en façade (fenêtres) pour les auto-échelles du Service d'Incendie fait fonction de deuxième évacuation pour les occupants en cas de sinistre.

En cas de déménagement impactant la voie publique, il est possible que l'Autorité demande au citoyen de disposer d'un avis du Service d'Incendie.

Conseils pour les usagers de la route : quels comportements adopter ?

Que faire quand un camion de pompiers ou une ambulance approche ?

Tout usager (automobiliste, cycliste, piéton, etc.) doit immédiatement dégager et céder le passage à un véhicule prioritaire qui utilise son avertisseur sonore spécial (sirène). Pour dégager la voie, l'usager doit veiller à ne pas mettre en danger d'autres usagers.

Lorsque la circulation est réglée par des feux de signalisation, le véhicule prioritaire utilisant une sirène peut franchir le feu rouge à vitesse modérée à la condition qu'il n'en résulte pas de danger pour les autres usagers.

Quelques conseils pour faciliter la tâche des services de secours

- Pas d'oreillettes ni de musique forte : il est important de pouvoir entendre les sirènes en approche.
- Quand un véhicule prioritaire approche, restez calme et ne freinez pas brusquement : déportez-vous sur le côté dès que vous pouvez le faire en toute sécurité.
- Appliquez le principe du « couloir de secours » : serrez à gauche si vous êtes sur la bande de gauche ou à droite si vous êtes à droite !
- Ne vous engagez pas dans un carrefour que vous pourriez bloquer.
- Ne vous arrêtez pas sur la route ou dans un virage : arrêtez-vous après vous être rangé sur le côté.
- En tant que piétons et cyclistes, ne vous engagez pas sur une traversée à l'approche d'un véhicule prioritaire en mission urgente.
- Ne coupez pas un convoi.
- Ne suivez pas un véhicule de secours pour vous faufiler dans un trafic dense.
- Faites attention où vous vous stationnez : le stationnement non-réglementaire peut gêner voire empêcher le passage des véhicules de secours, ce qui peut leur faire perdre un temps précieux. Les zones de chantier, les bornes escamotables ou certains potelets peuvent également constituer un passage pour les véhicules de secours. Il convient donc de ne pas se stationner devant ceux-ci.

Accessibilité aux bâtiments : quelles prescriptions réglementaires ?

Les prescriptions en matière d'accessibilité des véhicules de secours aux bâtiments sont définies dans un Arrêté Royal intitulé *Normes de base en matière de prévention contre l'incendie et l'explosion auxquelles les bâtiments nouveaux doivent satisfaire*¹.

Cet arrêté définit plusieurs catégories de bâtiments en fonction de la hauteur qui représente conventionnellement la distance entre le niveau du plancher fini du niveau le plus élevé et le niveau le plus bas des voiries longeant le bâtiment et accessibles aux véhicules du Service d'Incendie. Il y a ainsi 3 catégories de bâtiments :

- les *bâtiments bas* : hauteur inférieure à 10 mètres ;
- les *bâtiments moyens* : hauteur comprise entre 10 et 25 mètres² ;
- les *bâtiments élevés* : hauteur supérieure à 25 mètres.

« Les chemins d'accès sont déterminés en accord avec le service d'incendie compétent, selon les lignes directrices suivantes³ :

- *Les bâtiments bas* :
Pour les bâtiments bas à un seul niveau : les véhicules des services d'incendie doivent pouvoir parvenir au moins jusqu'à 60 mètres d'une façade du bâtiment ;
Pour les bâtiments bas à plus d'un niveau : les véhicules des services d'incendie doivent pouvoir atteindre, en un point au moins, une façade donnant accès à chaque niveau en des endroits reconnaissables ;

¹ Les avis officiels en matière de prévention contre l'incendie émis par le SIAMURBC dans le cadre de la délivrance de permis d'urbanisme tiennent compte de l'accessibilité aux bâtiments par les auto-échelles, conformément aux prescriptions de ces Arrêtés Royaux. Une modification de l'accessibilité aux véhicules de secours pourrait remettre en question l'analyse de risque et la conformité des bâtiments aux règlements en vigueur, mettant en péril la sécurité tant des personnes que des biens situés dans le ou les bâtiments concernés.

(AR du 20 mai 2022, AR du 7 décembre 2016, du 12 juillet 2012, du 4 avril 2003, du 19 décembre 1997, du 6 novembre 1979, du 12 mars 1974)

² Les *bâtiments moyens* constituent la large majorité des bâtiments implantés sur le territoire de la Région.

³ Pour toutes les hauteurs de bâtiments, l'Arrêté Royal dispose que les conditions d'accessibilité aux bâtiments telles que décrites sont à considérer comme des lignes directrices. Une marge de manœuvre est donc possible mais quoiqu'il arrive, les conditions d'accessibilité qui s'écartent des lignes directrices doivent être déterminées en accord avec le service d'incendie territorialement compétent – étant donné que des mesures de prévention compensatoire devront être prises pour assurer la sécurité des occupants du ou des immeubles concernés.

- Les bâtiments moyens : doivent être accessibles en permanence aux véhicules automobiles (véhicules des services d'incendie). Au moins une des longues façades doit être longée par une voie accessible aux véhicules des services d'incendie et si cette façade ne comporte pas d'entrée principale, la voie doit longer en outre une façade comportant une telle entrée. La distance entre le bord de cette voie et le plan de la façade doit, **de préférence**, être comprise entre 4 m et 10 m. Dans le cas contraire, les ouvertures de façade sont à considérer comme inaccessibles pour les auto-échelles des services d'incendie.;

- Les bâtiments élevés : doivent être accessibles en permanence aux véhicules automobiles (véhicules des services d'incendie). Au moins une des longues façades doit être longée par une voie accessible aux véhicules des services d'incendie et si cette façade ne comporte pas d'entrée principale, la voie doit longer en outre une façade comportant une telle entrée. La distance entre le bord de cette voie et le plan de la façade **doit** être comprise entre 4 m et 10 m. Les bâtiments élevés de plus de 50 m de hauteur sont implantés à moins de 10 km, par voie carrossable, d'un poste de lutte contre l'incendie.

Les véhicules disposeront pour cela d'une possibilité d'accès et d'une aire de stationnement :

- soit sur la chaussée carrossable de la voie publique ;
- soit sur une voie d'accès spéciale donnant accès à la chaussée carrossable de la voie publique et qui présente les caractéristiques suivantes :
 - largeur libre minimale : 4 mètres ; elle est de 8 mètres lorsque la voie d'accès est en impasse (uniquement pour les bâtiments moyens et élevés) ;
 - rayon de braquage minimal : 11 mètres de rayon intérieur et 15 mètres de rayon extérieur ;
 - hauteur libre minimale : 4 mètres ;
 - pente maximale : 6 % ;
 - capacité portante : suffisante pour que des véhicules dont la charge par essieu est de 13 t maximum, puissent y circuler et y stationner sans s'enliser, même s'ils déforment le terrain ;
 - permettre la présence simultanée de 3 véhicules de 15 t (uniquement pour les bâtiments moyens et élevés) ;

- *la distance entre le bord de cette voie et le plan de la façade est comprise entre 4 mètres et 10 mètres (uniquement pour les bâtiments moyens et élevés).*

Les véhicules en stationnement ne peuvent pas entraver le passage et la mise en place des véhicules des services d'incendie sur ces voies d'accès.

Une de ces voies d'accès au moins permet la circulation, le stationnement et la manœuvre des véhicules et du matériel des services d'incendie ».

En supplément des prescriptions précitées, le Règlement Général de Police applicable aux 19 communes consacre en son article 80 :

« §1. Tout immeuble d'habitation, tout bâtiment ou construction dont l'accès principal ne donne pas directement sur la voie publique doit être accessible aux véhicules de secours. Cette voie d'accès doit permettre la circulation, le stationnement et les manœuvres du matériel utilisé par les services de secours.

§2. Cette voie d'accès doit toujours rester dégagée et aisément accessible. Il est interdit d'y immobiliser des véhicules ou d'y abandonner des matériaux ou objets quelconques.

§3. Cette voie d'accès sera signalée par tout moyen de signalisation jugé adéquat.

§4. L'autorité compétente peut, pour les voies d'accès existantes, déterminer les mesures qu'elle juge propres à permettre l'intervention du Service d'Incendie et d'Aide Médicale Urgente ».

Mobilier urbain pour sécuriser : comment garantir l'accès aux services de secours ?

En vue d'éviter du stationnement sur les voies spéciales d'accès ou de garantir un accès exclusif aux occupants de l'immeuble à des zones de stationnement bordant cet immeuble, les propriétaires envisagent parfois de placer des dispositifs visant à limiter les accès ou à réduire les espaces disponibles pour le stationnement sauvage.

Les dispositifs envisagés pour limiter les accès sont en règle générale des grilles, des barrières, des bornes escamotables ou des potelets amovibles. Leur ouverture est possible de diverses manières pour les services de secours (cfr infra).

La réduction des espaces disponibles pour le stationnement sauvage ne peut se faire au détriment de l'accessibilité des véhicules de secours.

Mobilier urbain : à quoi faut-il faire attention ?

Les dispositifs amovibles – bornes, potelets, grilles, barrières ,... - doivent toujours au minimum être munis d'un système de débrayage manuel qui doit être conforme aux clés pompiers utilisées par le Service Régional d'Incendie (cfr infra). En ce qui concerne les potelets, le dispositif de débrayage doit être placé de préférence sur le côté latéral. Placés à même le sol, ces systèmes sont souvent sujets à l'encrassement et à la corrosion, les rendant inutilisables. Placés au-dessus, les systèmes de débrayage sont souvent sujets à des incivilités comme l'écrasement de cigarettes, qui les rendent aussi inutilisables.

La mise en place de ces dispositifs doit également toujours tenir compte des girations et des largeurs nécessaires aux véhicules de secours pour manœuvrer (zone de braquage de 11 mètres de rayon intérieur et de 15 mètres de rayon extérieur).

Concernant les potelets amovibles, ceux-ci doivent être reconnaissables en tout temps par les intervenants et ce particulièrement quand ils sont placés dans un alignement de potelets. De plus, le placement d'un alignement de potelets pour limiter l'accessibilité n'est souvent pas clair pour l'utilisateur de la route. Les automobilistes ont donc tendance à se stationner devant. Une signalétique doit donc encourager l'utilisateur à ne pas se stationner devant les dispositifs amovibles (panneau E1 ou mention claire d'accès pompiers). Cela permettrait également aux zones de police d'ordonner l'enlèvement des véhicules gênants.

Concernant les potelets écrasables, ceux-ci doivent être validés par le Service d'Incendie et ne peuvent en aucun cas ressembler aux autres potelets qui sont dans un alignement. Ils doivent être choisis de manière à ne pas occasionner de dégâts aux véhicules et à offrir une possibilité de passage de ceux-ci à vitesse lente.

Le propriétaire (ou la copropriété) doit assurer un contrôle régulier du bon fonctionnement des cylindres/boîtiers à code et des dispositifs amovibles mis en place. Tout dispositif non fonctionnel doit être retiré jusqu'à son remplacement en vue de garantir une accessibilité constante aux véhicules de secours.

Nous attirons votre attention sur le fait que ces aménagements (potelets, bornes escamotables, boîtiers à code ou tout autre dispositif ayant pour but d'empêcher les personnes non autorisées de pénétrer sur un site déterminé) sont tolérés par le Service d'Incendie, mais ils peuvent constituer une entrave aux interventions.

Le propriétaire - ou l'association des copropriétaires (c/o le syndic), en cas d'immeuble avec propriétaires distincts - reste responsable de la mise à jour des codes/clefs ainsi que de la transmission de toute information relative aux modifications à ces dispositifs, y compris leur date d'application, à la cellule Mobilité du département Préparation (plans-plannen@firebru.brussels).

Le Service d'Incendie se dégage de toute responsabilité en cas de dégâts occasionnés par les manipulations nécessaires à la fourniture de l'aide la plus adéquate et au cas où les circonstances de l'intervention sont telles que les codes préalablement communiqués ne peuvent être utilisés par le personnel intervenant.

Clés pompiers pour dispositifs amovibles

En termes de mobilier urbain, la mise en place de potelets amovibles permet de limiter l'accès à certaines zones tout en permettant aux services de secours de les déplacer en cas de nécessité. Pour ce faire, des clés permettant de déverrouiller ces potelets – mais également d'autres dispositifs de fermeture telles que des grilles ou des barrières d'accès aux immeubles ou aux sites importants – sont nécessaires.

Dans le cas d'ouverture de barrières, un "autocollant pompiers" doit indiquer leur présence afin qu'ils soient immédiatement identifiables en cas d'intervention. Cet autocollant est fourni au moment de la vérification du bon fonctionnement par le Service d'Incendie.



Figure 1 : Exemple de barrière avec clé pompier

Seuls les modèles de clés repris ci-dessous sont acceptés par le SIAMURBC :

- un carré de 8 mm de côté (longueur de la tige 130 mm) ;
- un carré de 9 mm de côté (longueur de la tige 130 mm) ;
- un carré de 10 mm de côté (longueur de la tige 130 mm) ;
- un triangle de 11 mm de côté et de 10,3 mm de hauteur (longueur de la tige 130 mm) ;
- un hexagone de 5 mm de côté (diam. de 10 mm - longueur de la tige 153,5 mm).



Figure 2 : Modèles des clés acceptées par le SIAMURBC

Clés télémechaniques n°455

Il est également possible de mettre en place des bornes escamotables automatiques. C'est notamment le cas de la Ville de Bruxelles qui a équipé plusieurs zones piétonnes de ces dispositifs. A proximité de chaque borne d'entrée se trouve une colonne de commande (totem) équipée d'un clavier à code et d'un sélecteur à clé. Les bornes peuvent être descendues manuellement à partir du totem soit :

- avec le code ;
- avec la clé d'urgence Télémechanique n°455 : tous les véhicules opérationnels sont équipés d'une telle clé. Il s'agit de clés protégées, uniquement à obtenir dans le commerce via les circuits professionnels.

L'ouverture de barrières est également possible avec cette clé. Une fois encore, un autocollant pompiers doit indiquer leur présence afin que leur emplacement soit mieux visible en cas d'intervention.



Figure 3 : Clé Télé mécanique n°455



Figure 4 : Bornes escamotables et totem

Cylindres ou coffrets pompiers

Dans le cas où l'accès aux immeubles ou sites se fait via l'usage de badge(s) ou de clé(s) d'accès, ceux-ci doivent être placés dans un coffret à code.

Il peut s'agir soit d'un système à roulettes soit d'un clavier numérique. Ce « coffret pompier » doit se trouver à hauteur d'homme près de l'accès principal du bâtiment ou du site. Le code, ainsi que l'adresse précise où se trouve le boîtier, doivent être impérativement communiqués au SIAMURBC auprès de l'adresse mail suivante : plans-plannen@firebru.brussels

Une fois le code communiqué, un pompier vient le vérifier et, si tout est en ordre, appose un autocollant pompiers à proximité immédiate, de manière à renseigner la présence du boîtier.

Motivé par l'urgence de ses missions, aucune clé ou badge n'est accepté par le Service d'Incendie. Pour cette raison, le Service d'Incendie limite les possibilités de dispositifs d'ouverture ou de débrayage des dispositifs mobiles à ceux qui sont précités (c-à-d clés pompiers et clé télé mécanique 455).



Figure 5 : Coffret avec code à roulette



Figure 6 : Cylindre encastré avec code à roulette



Figure 7 : Coffres avec code à clavier numérique

Je déménage, que faut-il faire ?

Lors d'un déménagement impactant la voirie, si les conditions suivantes sont remplies, il n'y a pas lieu de prendre contact avec le Service d'Incendie :

- Une zone de circulation de minimum 4 mètres de large, lorsque la longueur de l'emprise occupée n'excède pas 50 mètres, est en permanence maintenue libre ;
- Une zone de circulation de minimum 3,5 mètres de large, lorsque la longueur de l'emprise occupée excède 20 mètres mais n'excède pas 50 mètres, est en permanence maintenue libre ;
- Une zone de circulation de minimum 3 mètres de large, lorsque la longueur de l'emprise occupée n'excède pas 20 mètres, est en permanence maintenue libre ;

Si une de ces conditions n'est pas remplie et si l'autorité compétente impose une demande d'avis auprès du Service d'Incendie, il y a lieu de fournir les informations suivantes à l'adresse mail plans-plannen@firebru.brussels :

- Numéro de dossier Osiris et numéro de phase concernée ;
- Plan de signalisation ;
- Coupe de mobilité ;
- Plan de déviation si nécessaire.

Responsable de chantier

Un chantier en voirie peut avoir des conséquences tant sur la mobilité générale des services de secours que sur l'accessibilité des véhicules de secours aux bâtiments adjacents au chantier.

Les chantiers en voirie peuvent avoir un impact sur les itinéraires empruntés par les services de secours. La demande d'avis préalable à l'autorisation et l'information préalable à la mise en place du chantier est donc importante pour limiter les conséquences sur les délais de délivrance des secours aux citoyens.

Les chantiers peuvent plus localement avoir une incidence importante sur l'accessibilité directe aux bâtiments adjacents aux chantiers en cas d'intervention. Il est donc important que les conditions d'accessibilité soient établies dans la demande d'avis au Service d'Incendie et respectées lors de la mise en œuvre du chantier. Les conditions et remarques émises dans l'avis du Service d'Incendie devront évidemment être respectées pour garantir la bonne intervention des services de secours.

Quelle réglementation ?

L'article 35 concernant la circulation des véhicules d'urgence de l'Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 4 avril 2019 relatif aux chantiers en voirie publique stipule qu' « *une zone de circulation est, en permanence, maintenue libre de tout obstacle entre l'emprise du chantier et le trottoir opposé, en vue de permettre la circulation des véhicules assurant des services d'incendie ou d'aide médicale urgente. Sauf dans les voiries présentant une largeur de 4 mètres ou moins, cette zone présente une largeur de :*

- 1° Minimum 3 mètres, lorsque la longueur de l'emprise du chantier n'excède pas 20 mètres ;*
- 2° Minimum 3,5 mètres, lorsque la longueur de l'emprise du chantier excède 20 mètres mais n'excède pas 50 mètres ;*
- 3° Minimum 4 mètres, lorsque la longueur de l'emprise du chantier excède 50 mètres.*

Lorsque l'emprise du chantier se trouve sur ou à proximité d'un endroit où les

véhicules de secours sont susceptibles de manœuvrer, une zone de braquage de 11 mètres de rayon intérieur et de 15 mètres de rayon extérieur est, en permanence, maintenue libre de tout obstacle.

La limite de la zone de circulation ne peut pas être située à plus de 10 mètres du plan des façades.

Si ces prescriptions ne peuvent pas être respectées, l'impétrant, ou l'impétrant-pilote en cas de chantier cordonné, requiert l'avis du SIAMURBC et le joint à sa demande d'autorisation d'exécution de chantier, ou à son avis de démarrage de chantier si le chantier n'est pas soumis à autorisation ».

En effet, à une distance maximale de 10 mètres à la façade, l'auto-échelle peut couvrir un champ de 20 mètres en étant placée en face du lieu d'intervention. Avec un chantier d'une emprise de 20 mètres, une auto-échelle peut se placer de chaque côté du chantier et couvrir chacune 10 mètres de façade ; la totalité du bâtiment étant ainsi accessible par les auto-échelles.

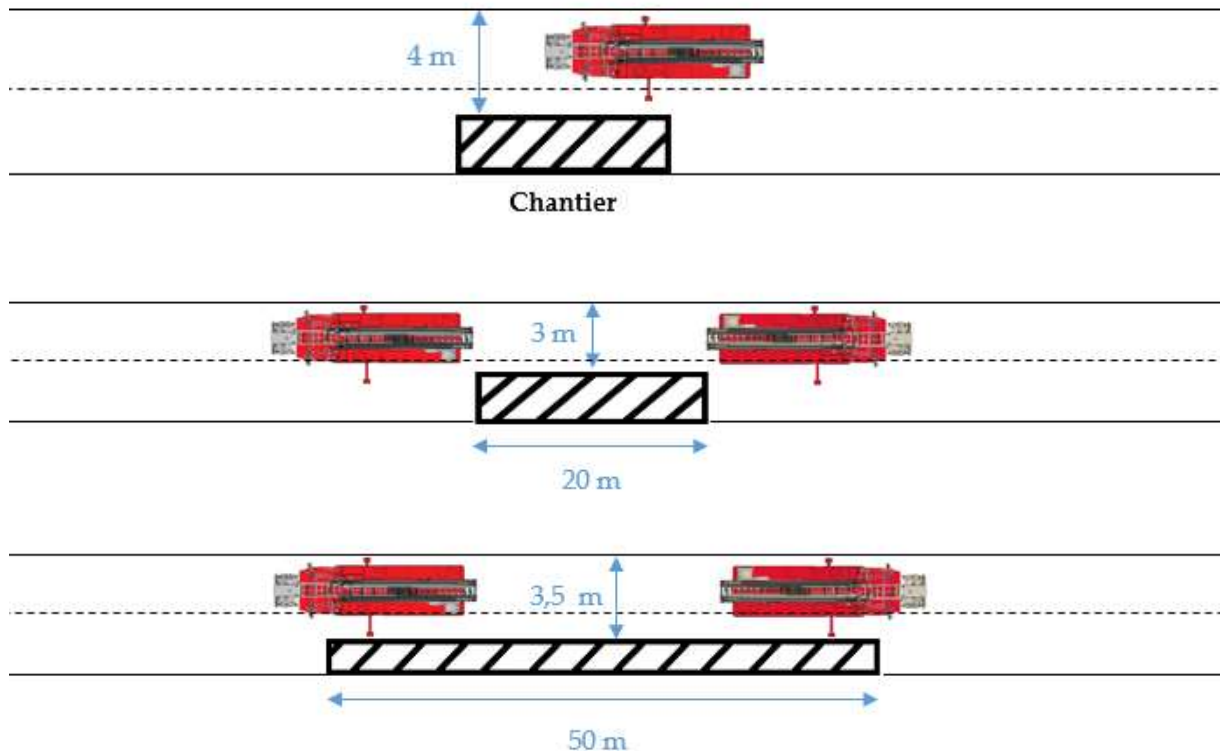


Figure 8 : Illustrations des conditions de l'article 35 de l'AGRBC du 04 avril 2019

Le Service d'Incendie souhaite que seules les demandes d'avis qui ne remplissent pas les conditions reprises dans l'article lui soient soumises ainsi que celles impliquant des changements dans les plans de circulation (mises en sens alternés exceptés).

Le responsable de chantier veillera également à :

- Indiquer à chaque bout de rues fermées, les numéros de police qui sont accessibles par cette portion de rue ;

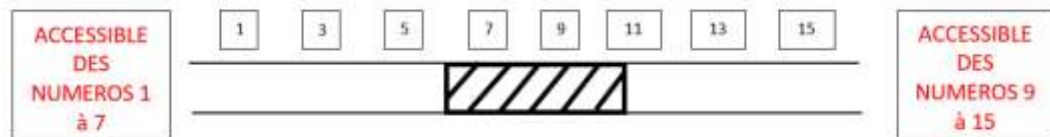


Figure 9 : Indication des numéros de police en début de voirie en chantier

- Prendre en compte les plans de circulation pour évaluer si un contact doit être pris ou non. Par exemple, une voirie en sens unique pour la circulation générale peut être empruntée dans les deux sens par les véhicules de secours. Si un chantier réduisant la voirie s'implante dans cette rue et que les conditions de l'article sont remplies, il pourrait être considéré qu'il n'y a pas d'impact pour les services de secours. Or ce chantier rendrait cette voirie à sens unique également pour les services de secours, impactant ainsi leur mobilité. Il convient alors de prendre contact avec le Service d'Incendie.

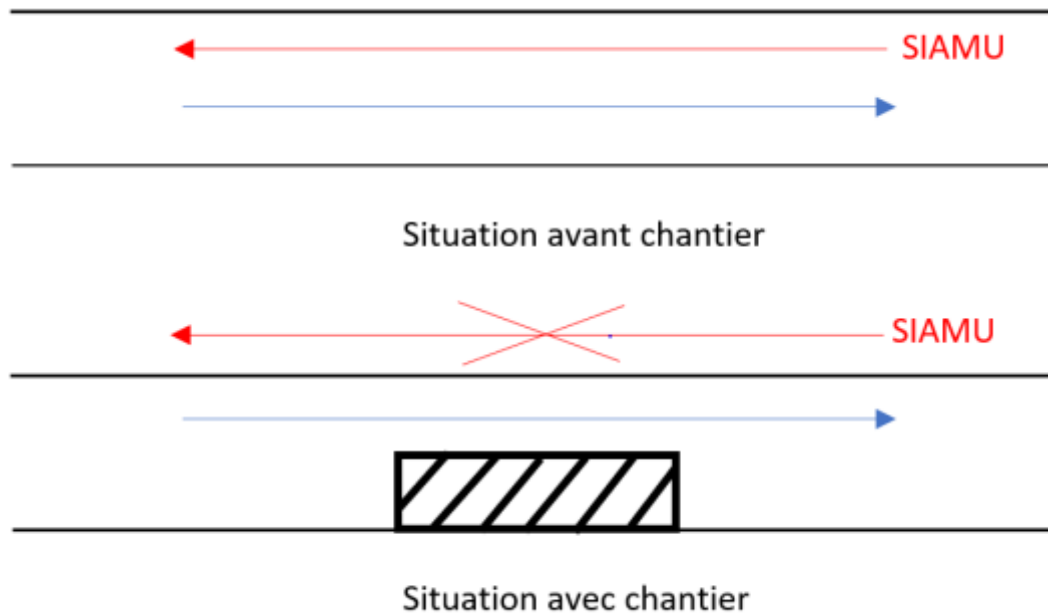


Figure 10 : Exemple d'impact d'un chantier sur la mobilité des services de secours

- Dans le cas où il est prévu que les véhicules de secours circulent dans la zone de chantier, le responsable de chantier devra être attentif aux éléments suivants :
 - Prévoir des rampes d'accès de maximum 20 % ;
 - Signaler « accès pompiers » sur les barrières de chantier qui servent d'accès à l'intérieur des emprises de chantier pour les véhicules de secours. Les barrières servant de points d'accès ne doivent pas être fixées entre elles ;
 - Laisser un passage libre de tout obstacle d'une largeur de 3,50 mètres minimum sur toute la zone de chantier. Par passage libre, il est entendu d'une part qu'il n'y a pas de taques, bouches d'égouts ou tout autre dispositif ayant une différence de niveau de nature à entraver la circulation des véhicules de secours ; et d'autre part, une capacité portante suffisante du revêtement pour éviter tout risque d'enlèvement et permettre l'appui des vérins des auto-échelles ;
 - En fin de journée, les zones de stockage de matériaux et le stationnement des engins de chantier ne peuvent entraver les accès prévus pour les véhicules de secours à l'intérieur du chantier.

Les véhicules de secours : quelles contraintes ?

L'auto-échelle constitue un engin de sauvetage irremplaçable et un moyen

d'extinction fort utile lors de feux de toitures ou de structures élevées.

La longueur du plan d'échelle peut atteindre 30 mètres. Toutefois, la hauteur de travail ou de sauvetage n'excède pas 22 mètres.

Il est important de relever que cet engin sert de référence dans le cadre de la réglementation portant sur la prévention contre l'incendie des bâtiments :

- Les conditions d'accessibilité aux bâtiments tiennent compte des contraintes de ce type de véhicule ;
- La sécurité des bâtiments est évaluée au regard de l'accessibilité des auto-échelles aux baies en façades (fenêtres).

L'auto-échelle est prise comme référence – d'une part en raison de son gabarit, qui est un des plus contraignants de tous les véhicules de secours⁴ ; et d'autre part, parce qu'il s'agit d'un engin de sauvetage qui doit arriver quoi qu'il arrive sur les lieux d'intervention. L'accessibilité de ces véhicules aux façades est donc primordiale et doit être assurée en temps normal ainsi qu'en période de chantier. Les modèles d'AE sont nombreux ; leurs gabarits et caractéristiques peuvent donc varier. Le modèle présenté ici est le DLA(K) 23-12. Voici ses caractéristiques, à titre informatif :

- masse totale du véhicule : 15 tonnes ;
- hauteur : 3,30 mètres (cfr. Figure 11) ;
- rayon de giration minimal : 16,40 mètres ;
- largeur sans vérins déployés : 2,3 mètres (largeur de voirie nécessaire aux auto-échelles pour circuler simplement) ;
- largeur avec les vérins déployés d'un seul côté du véhicule : 3,75 mètres (largeur de voirie minimale nécessaire pour intervenir) ;
- largeur avec les vérins déployés des deux côtés : 5,20 mètres ;
- portée de 16,1 mètres, depuis le bord des vérins déployés au maximum, pour 21 mètres de hauteur sans retirer de sécurité. En retirant des sécurités, c'est-à-dire en diminuant le nombre de personnes admissibles à bord de la nacelle, la portée augmente mais le premier niveau est pris comme référence pour le sauvetage de personnes (cfr. Figure 12) ;
- champ d'action horizontal : à une distance de 10 mètres de la façade, le champ d'action est d'environ 10 mètres de part et d'autre ; l'auto-échelle couvre donc un champ de 20 mètres quand elle est placée en face du lieu d'intervention (cfr. Figure 13).

Il s'agit donc de véhicules dont le gabarit est imposant et qui, pour rappel, passent et doivent pouvoir passer sur la majorité des axes de la Région.

⁴ Le camion-plongeur est plus haut que l'auto-échelle mais moins contraignant en termes de largeur et de giration.

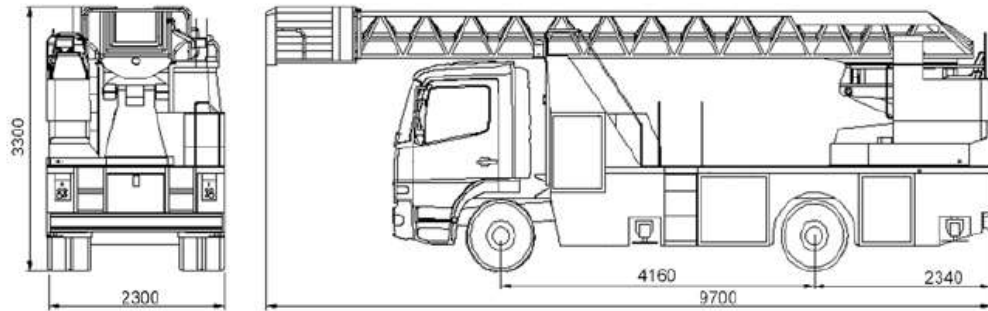


Figure 11 : Dimensions de l'auto-échelle DLA(K) 23-12

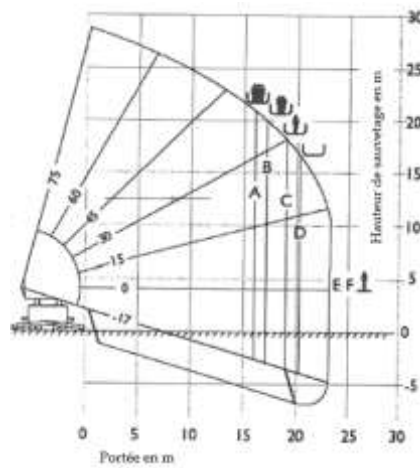


Figure 12 : Schéma de travail échelle - DLA(K) 23-12

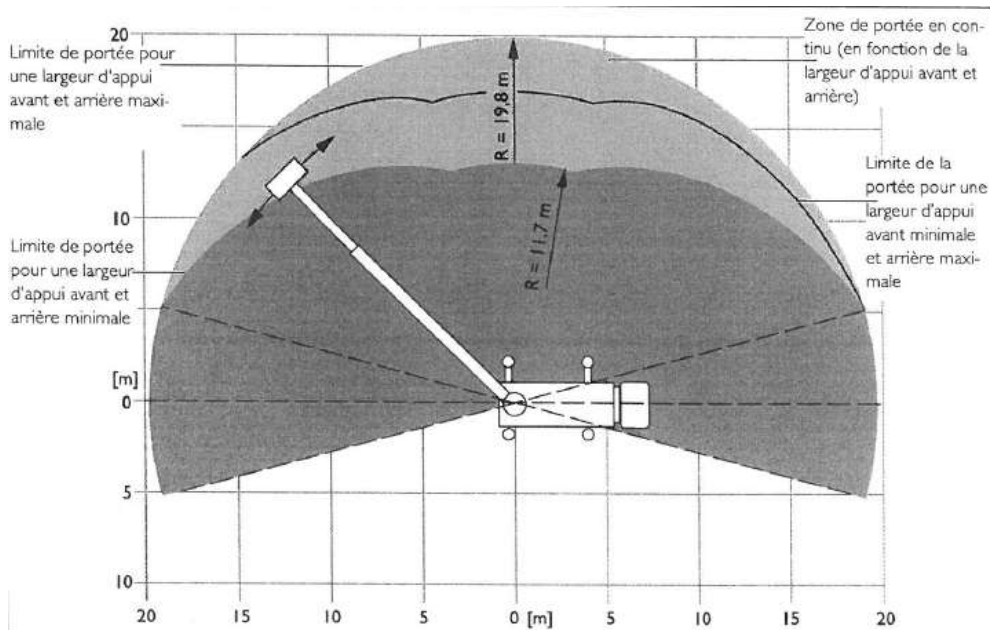


Figure 13 : Champ d'action horizontal - échelle DLA(K) 23-12

Demande d'avis : quelles informations transmettre?

Lors d'une demande d'avis, les informations suivantes doivent être envoyées à l'adresse mail plans-plannen@firebru.brussels :

- Le numéro de dossier Osiris ;
- Un plan de signalisation avec son numéro de phase Osiris associé ;
- Des coupes de mobilité aux endroits les plus défavorables (mobilier urbain, oreille de trottoir ,...) ;
- Un plan de déviation. Les déviations doivent être complètes, c'est-à-dire que tous les sens de circulation doivent être déviés. Des déviations doivent être présentées en cas de fermeture ou changement dans les plans de circulation, même s'il s'agit de circulation locale ou d'une zone piétonne. Pour rappel, les services de secours doivent pouvoir intervenir dans chaque rue du territoire de la Région ;
- Précision sur les conditions d'accès prévues dans les chantiers dont les longueurs sont supérieures à celles reprises dans les conditions de l'article 35.

Toute communication ultérieure concernant des changements de conditions, des dates de démarrage et de fin de phase de chantier, etc. doit être envoyée à l'adresse mail indiquée ci-avant.

Demande d'avis : quel délai?

Il est demandé que les demandes d'avis soient soumises au minimum **3 semaines** avant la date de délivrance souhaitée. Le délai de traitement moyen des demandes est de quelques jours mais celui-ci peut augmenter selon la complexité du dossier ou de paramètres organisationnels internes.

Les demandes d'avis doivent donc toujours bien être soumises au préalable de la délivrance d'autorisation du chantier. Tout chantier déjà en cours ou qui démarre sans que l'avis du Service d'Incendie n'ait encore été reçu n'obtiendra pas d'avis a posteriori.

Points d'attention

- Tout chantier ne remplissant pas les conditions reprises dans l'article 35 de l'AGRBC du 04 avril 2019 et qui n'obtiennent pas d'avis préalable auprès du Service d'Incendie engage la responsabilité directe du responsable de chantier ;

- Toute question posée par le Service d'Incendie suite à une demande d'avis pour obtenir un complément d'informations ne constitue pas un avis du Service d'Incendie ;
- Toute remarque/demande énoncée par le Service d'Incendie lors de sa remise d'avis conditionne l'avis favorable. Si une des conditions énoncées n'est pas respectée – notamment la communication au préalable des dates d'exécution des phases de chantier – l'avis rendu n'est plus considéré comme favorable ;
- Les objets des mails reprennent les numéros Osiris ainsi que les numéros de phase Osiris concernés par l'avis rendu. Merci d'utiliser ces mails uniquement pour les numéros de dossier et de phases concernés lors du chargement des documents dans Osiris. Merci également de mentionner uniquement le numéro de phase Osiris concerné dans la colonne « Phase(s) ».
- Osiris ne constitue, pour le Service d'Incendie, qu'un outil de consultation d'informations. En ce sens, les communications (comme les « avis flash ») ne sont pas adressées au Service d'Incendie via cette plateforme. Pour rappel, toutes les informations doivent être communiquées à l'adresse mail plans-plannen@firebru.brussels

Décideur/autorité

La mobilité et l'aménagement de l'espace public sont des défis majeurs que doivent relever la Région bruxelloise et les 19 communes.

Les problèmes de mobilité peuvent avoir une importance particulière pour les services de secours. La manière dont les voiries sont pensées, aménagées et sécurisées ; les plans de circulation ; les chantiers en voirie ; ... sont autant d'éléments qui ont une influence primordiale sur la mobilité et l'accessibilité des services de secours. Ces éléments peuvent avoir un impact direct sur les temps d'intervention et donc sur la sécurité des citoyens. Les aménagements peuvent également avoir un impact sur l'accessibilité des auto-échelles aux façades des bâtiments. Il est de ce fait indispensable que la mobilité et l'accessibilité des services de secours soient pris en compte pour assurer la sécurité des citoyens sur le territoire régional bruxellois.

La mobilité des services de secours

Les missions accomplies par le Service d'Incendie portent principalement sur le sauvetage des personnes et la préservation des biens. Le facteur temps d'intervention – à savoir le temps pris par les véhicules de secours pour arriver sur les lieux d'un sinistre – est essentiel pour le service rendu par le Service d'Incendie aux citoyens. Que ce soit pour un incendie, un arrêt cardiaque, un accident de la route ou toute autre mission, le délai d'arrivée – ou temps d'intervention – sur place des équipes de secours a une influence directe sur les conséquences vitales, matérielles, sociales ou économiques d'un sinistre.

Pour se rendre sur les lieux d'un sinistre et en limiter les conséquences, les véhicules de secours utilisent le réseau routier. Les contraintes que ces véhicules rencontrent sont d'une part, liées aux caractéristiques propres de ces véhicules – gabarits – et d'autre part, imposées par des facteurs externes – congestion, dispositifs de ralentissement, gabarits des voiries, aménagements des voiries,

Implantation des casernes et mode de fonctionnement opérationnel

Les véhicules de secours sont appelés à intervenir sur l'ensemble du territoire de la Région de Bruxelles-Capitale. Ils sont implantés en divers endroits répartis géographiquement sur le territoire de la Région soit dans des casernes, soit dans des hôpitaux.

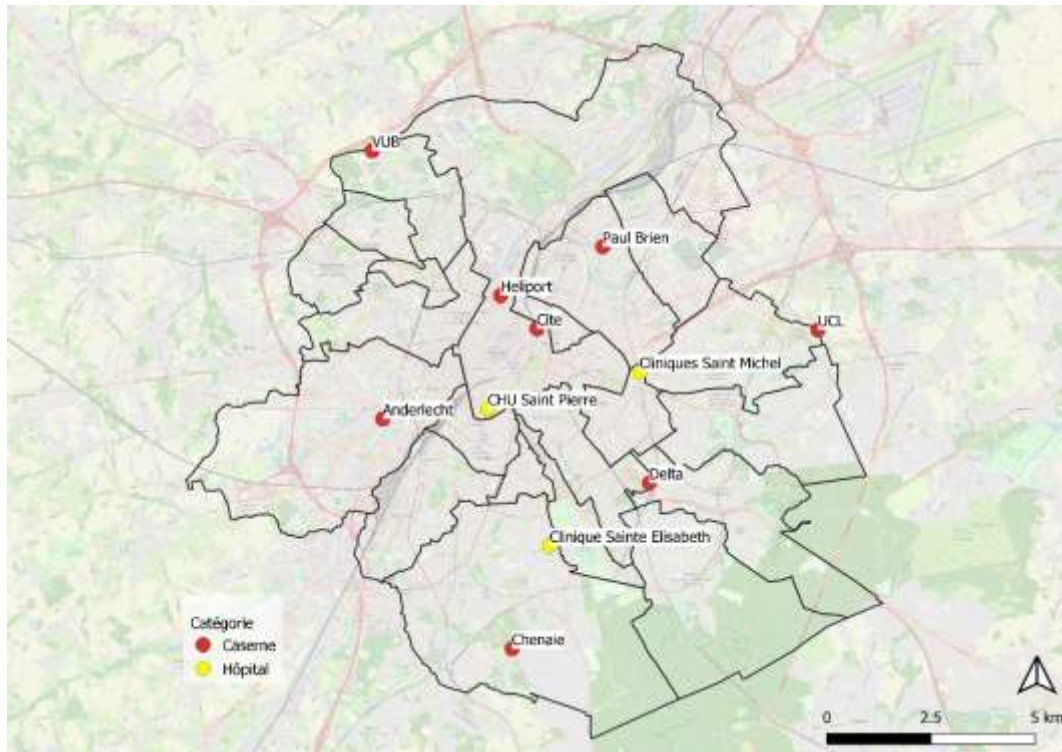


Figure 14 : Implantation des casernes et hôpitaux

Ces casernes/postes disposent chacun d'un « secteur » propre d'intervention. En plus de couvrir un secteur propre d'intervention, la caserne Héliport joue un rôle complémentaire de 2ème envoi de secours, de renfort, et de support technique et logistique pour l'ensemble de la Région (équipes spécialisées, officiers, véhicules spécifiques, etc.).

En termes de mobilité, cela implique que nous empruntons, pour partir en intervention :

- Des axes de pénétration pour chaque caserne/poste qui permettent de rejoindre les différents quartiers de leurs secteurs respectifs ;
- Des axes de pénétration qui permettent aux véhicules de la caserne Héliport de rejoindre l'ensemble du territoire régional ;
- L'ensemble des voiries de la Région de Bruxelles-Capitale.

La carte suivante exprime les itinéraires empruntés par les véhicules d'urgence lors de l'année 2015. Elle permet de mettre en évidence :

- Le fait que les véhicules du Service d'Incendie empruntent quasiment la majorité des voiries de la Région ;

- Que certaines voiries sont plus empruntées et donc sont à considérer comme des axes de pénétration pour les véhicules de secours⁵.

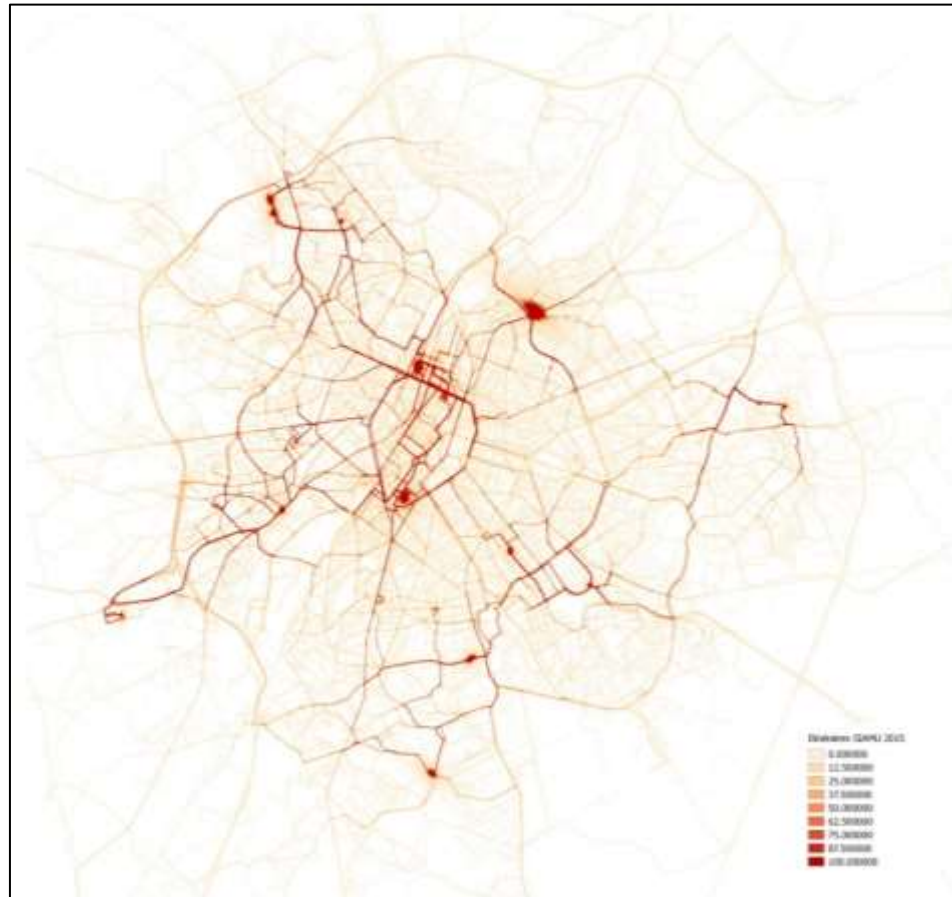


Figure 15 : Axes de pénétration

De manière générale, il est possible de constater qu'une très grande partie du réseau de voiries bruxellois est empruntée par les services de secours. De ce fait, la totalité des voiries devrait répondre aux normes d'accessibilité de ces véhicules. En effet, chaque voirie est susceptible de donner accès à un lieu d'intervention. En outre, certaines voiries sont nettement mieux mises en évidence (couleur plus foncée). Cela peut signifier, d'une part, que leur taux de fréquentation est plus important et d'autre part, que les véhicules prennent plus de temps pour les parcourir. Il est logique que les voiries au départ et en direction des différentes casernes soient mises en évidence. Mais globalement, les voiries plus foncées constituent des axes de pénétration pour les véhicules de secours ; elles sont donc

⁵ Une liste des voiries considérées comme prioritaires (*axes de pénétration*) pour le Service d'Incendie a été établie et communiquée aux différentes autorités en charge de la Mobilité.

considérées comme primordiales en termes de mobilité pour atteindre les différentes communes ainsi que pour optimiser les temps d'intervention. Les conditions d'accessibilité de ces voiries devraient donc être optimales et adaptées à la mobilité des véhicules de secours. En effet, les contraintes rencontrées par ces véhicules sont nombreuses et récurrentes.

Accessibilité aux bâtiments : quelles prescriptions réglementaires ?

Les prescriptions en matière d'accessibilité des véhicules de secours aux bâtiments sont définies dans un Arrêté Royal du 7 juillet 1994 intitulé Normes de base en matière de prévention contre l'incendie et l'explosion auxquelles les bâtiments nouveaux doivent satisfaire⁶.

L'article 80 du Règlement Général de Police définit également les conditions à respecter pour les voies d'accès dédiées aux véhicules de secours.

- L'interprétation du Service d'Incendie, quant aux exigences d'accessibilité pour les voiries publiques, est qu'elles doivent répondre autant que faire se peut aux prescriptions réglementaires. Comme les voies spéciales d'accès, les voiries publiques permettent l'accessibilité aux véhicules des services de secours aux bâtiments qu'elles desservent.

De plus, les aménagements envisagés ne peuvent jamais engendrer une situation plus défavorable que celle existante, indépendamment du fait que celle-ci réponde ou non à la réglementation applicable.

Les véhicules de secours : quelles contraintes ?

L'auto-échelle constitue un engin de sauvetage irremplaçable et un moyen d'extinction fort utile lors de feux de toitures ou de structures élevées.

La longueur du plan d'échelle peut atteindre 30 mètres. Toutefois, la hauteur de travail ou de sauvetage n'excède pas 22 mètres.

Il est important de relever que cet engin sert de référence dans le cadre de la

⁶ Les avis officiels en matière de prévention contre l'incendie émis par le SIAMURBC dans le cadre de la délivrance de permis d'urbanisme tiennent compte de l'accessibilité aux bâtiments par les auto-échelles, conformément aux prescriptions de ces Arrêtés Royaux. Une modification de l'accessibilité aux véhicules de secours pourrait remettre en question l'analyse de risque et la conformité des bâtiments aux règlements en vigueur, mettant en péril la sécurité tant des personnes que des biens situés dans le ou les bâtiments concernés.

(AR du 7 décembre 2016, du 12 juillet 2012, du 4 avril 2003, du 19 décembre 1997, du 6 novembre 1979, du 12 mars 1974)

réglementation portant sur la prévention contre l'incendie des bâtiments :

- Les conditions d'accessibilité aux bâtiments tiennent compte des contraintes de ce type de véhicule ;
- La sécurité des bâtiments est évaluée au regard de l'accessibilité des auto-échelles aux baies en façades (fenêtres).

L'auto-échelle est prise comme référence – d'une part en raison de son gabarit, qui est un des plus contraignants de tous les véhicules de secours⁷ ; et d'autre part, parce qu'il s'agit d'un engin de sauvetage qui doit arriver quoi qu'il arrive sur les lieux d'intervention. L'accessibilité de ces véhicules aux façades est donc primordiale et doit être assurée en temps normal ainsi qu'en période de chantier. Les modèles d'AE sont nombreux ; leurs gabarits et caractéristiques peuvent donc varier. Le modèle présenté ici est le DLA(K) 23-12. Voici ses caractéristiques, à titre informatif :

- masse totale du véhicule : 15 tonnes ;
- hauteur : 3,30 mètres (cfr. Figure 16) ;
- rayon de giration minimal : 16,40 mètres ;
- largeur sans vérins déployés : 2,3 mètres (largeur de voirie nécessaire aux auto-échelles pour circuler simplement) ;
- largeur avec les vérins déployés d'un seul côté du véhicule : 3,75 mètres (largeur de voirie minimale nécessaire pour intervenir) ;
- largeur avec les vérins déployés des deux côtés : 5,20 mètres ;
- portée de 16,1 mètres, depuis le bord des vérins déployés au maximum, pour 21 mètres de hauteur sans retirer de sécurité. En retirant des sécurités, c'est-à-dire en diminuant le nombre de personnes admissibles à bord de la nacelle, la portée augmente mais le premier niveau est pris comme référence pour le sauvetage de personnes (cfr. Figure 17) ;
- champ d'action horizontal : à une distance de 10 mètres de la façade, le champ d'action est d'environ 10 mètres de part et d'autre ; l'auto-échelle couvre donc un champ de 20 mètres quand elle est placée en face du lieu d'intervention (cfr. Figure 18).

Il s'agit donc de véhicules dont le gabarit est imposant et qui, pour rappel, passent et doivent pouvoir passer sur la majorité des axes de la Région.

⁷ Le camion-plongeur est plus haut que l'auto-échelle mais moins contraignant en termes de largeur et de giration.

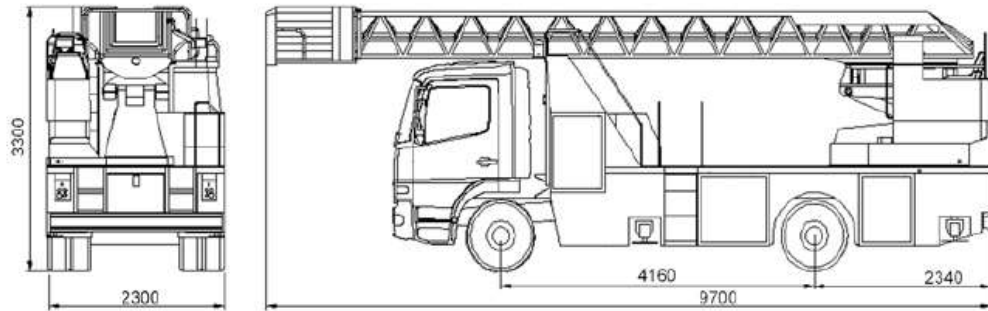


Figure 16 : Dimensions de l'auto-échelle DLA(K) 23-12

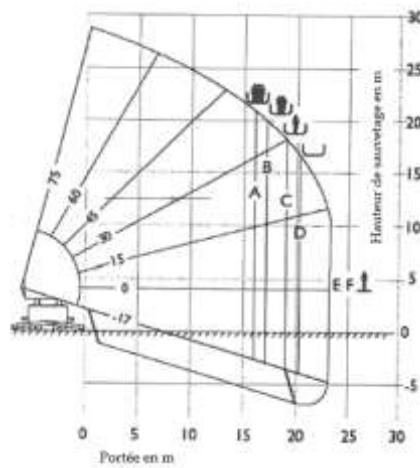


Figure 17 : Schéma de travail échelle - DLA(K) 23-12

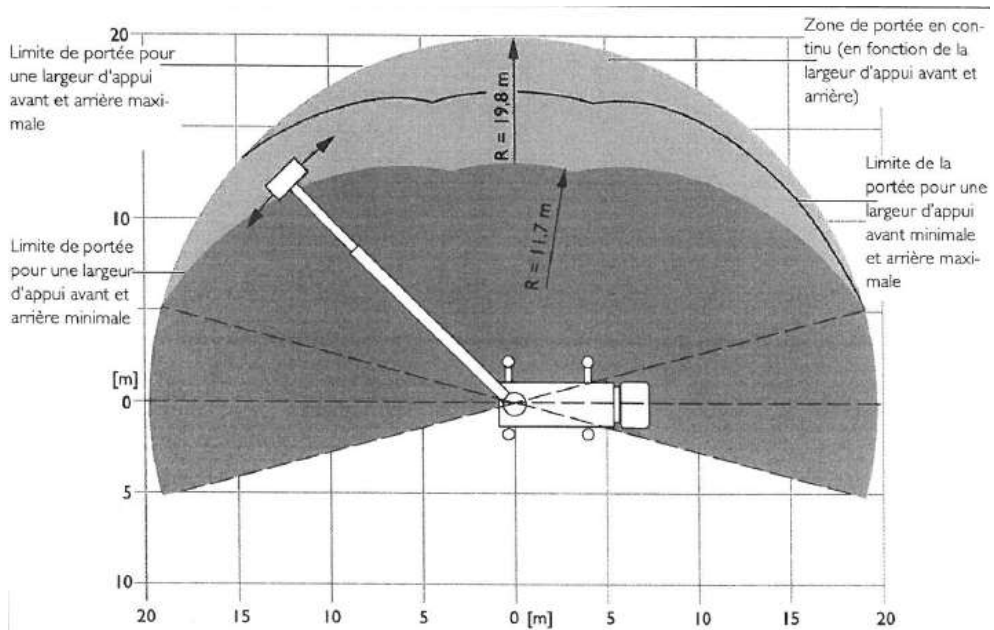


Figure 18 : Champ d'action horizontal - échelle DLA(K) 23-12

Aménagement de l'espace public – bonnes pratiques

Quelle réglementation ?

L'Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 18 octobre 2018 déterminant les actes et travaux soumis à permis d'urbanisme dispensés de l'avis préalable, de la visite de contrôle et de l'attestation de conformité du Service d'Incendie et d'Aide Médicale Urgente précise que :

« Article 1er. Pour l'application du présent arrêté, on entend par :

1° Chaussée : la partie de la voie publique aménagée pour la circulation des véhicules en général ; [...]

Art. 2. Les actes et travaux énumérés ci-après sont dispensés de l'avis préalable, de la visite de contrôle et de l'attestation de conformité du SIAMURBC :

[...] 3° les aménagements d'espaces publics, en ce compris le mobilier urbain, les édicules et les constructions accessoires, à l'exclusion des ouvrages d'art permettant la circulation sur plusieurs niveaux et des aménagements de voirie modifiant la circulation et les conditions d'accès aux immeubles pour les véhicules du SIAMURBC ainsi que l'accès aux bouches d'incendie, vannes de conduites d'eau et obturateurs de canalisations de gaz.

On entend par « modification de la circulation pour les véhicules du SIAMURBC » :

- a) la création de nouvelles voiries et la prolongation de voiries existantes ;*
- b) l'aménagement de sites propres de transports publics ;*
- c) l'aménagement de voirie réduisant à moins de 3,5m la largeur de la chaussée ;*
- d) la diminution du nombre de bandes de circulation ;*
- e) la diminution des rayons de braquage aux carrefours en-dessous de 11m de rayon intérieur ;*
- f) la modification des sens de circulation des voiries en sens unique ;*
- g) la réduction de la hauteur libre minimale à moins de 4m.*

On entend par « modification des conditions d'accessibilité aux immeubles pour les véhicules du SIAMURBC » une augmentation de la distance entre la chaussée et le plan de façade à plus de 10m . »

Demande d'avis : quels documents à introduire ?

En vue d'un traitement efficace des demandes d'avis, les informations et documents suivants doivent être communiqués :

- Formulaire de demande d'avis (le document est disponible sur www.pompiers.brussels) ;
- Note explicative du projet (comprenant entre autres le modèle utilisé pour la giration illustrée sur les plans) ;
- Plan(s) de situation existante ;
- Plan(s) de situation projetée ;
- Coupes de mobilité existante et projetée ;
- Plans de mobilité existant et projeté.

Sur les plans doivent être indiqués les cotes, girations, coupes et une légende des aménagements.

Si pour un projet d'aménagement de vaste étendue, seule une portion demande l'avis du Service d'Incendie, il y a lieu d'indiquer sur les plans l'aménagement non-dispensé.

Ces documents devront accompagner la demande de permis d'urbanisme introduite auprès des Communes ou de la Région.

Les bonnes pratiques

Largeur de voirie

La largeur libre de passage jugée acceptable pour le Service d'Incendie est de **3,50 mètres**. Cette largeur est motivée :

- d'une part par le déploiement des vérins et la manœuvre des auto-échelles et ;
- d'autre part, par la possibilité d'abaisser les marche-pieds latéraux des autopompes pour accéder au matériel d'intervention.

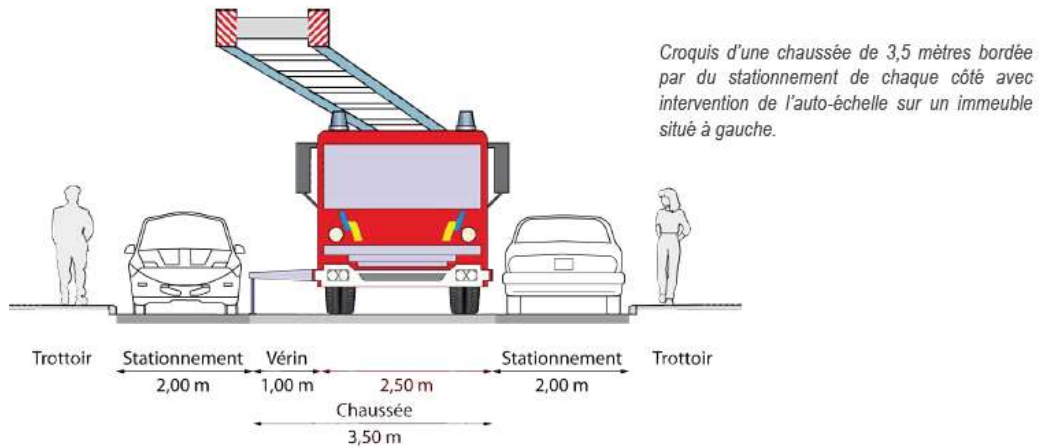
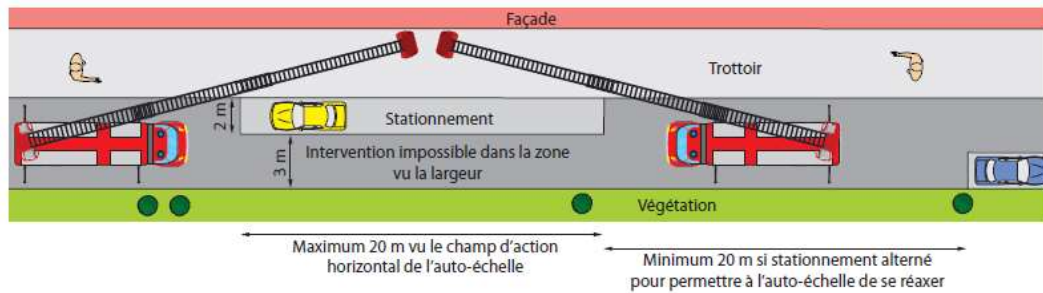


Figure 19

Une diminution de la largeur de voirie ponctuelle, sur des longueurs limitées, pourra être acceptée mais devra faire l'objet d'une consultation auprès du Service d'Incendie (arbres, stationnement, mobilier urbain, diminution des largeurs de traversée de voirie pour les piétons, ...). Celui-ci analysera la situation en détail au cas par cas et en tenant compte d'autres paramètres importants (possibilité de s'aligner correctement sur la chaussée, hauteur des bâtiments, distance véhicule-façade, ...).

Il existe donc des mesures alternatives pour permettre malgré tout la circulation et la bonne intervention de l'auto-échelle si la largeur de la voirie est inférieure à 3,5 mètres :

- Il est acceptable de devoir déployer les vérins sur les trottoirs et/ou pistes cyclables ;
- Si la configuration le permet (absence de potelets), il est possible de positionner l'auto-échelle à cheval sur les trottoirs et/ou pistes cyclables pour déployer les vérins sur la chaussée ;
- Il est possible de réduire la largeur de la voirie (<3,5 mètres) sur une longueur de maximum 20 mètres, de manière à pouvoir positionner une auto-échelle en amont et en aval de cette zone et permettre leur travail sur les façades.



Croquis d'un stationnement alterné avec restriction de la largeur à 3 mètres au droit des emplacements rendant toute intervention de l'auto-échelle impossible et nécessitant dès lors de limiter ce stationnement à maximum 20 mètres vu la distance véhicule-façade de 5 mètres. Pour remarque, l'écart entre ces zones de stationnement est de minimum 20 mètres pour permettre au camion de se réaxer. Ce croquis reste valable dans le cas d'un stationnement non alterné.

Figure 20

Giration

En ce qui concerne les voies spéciales d'accès, le rayon de giration intérieur doit être de minimum 11 mètres et le rayon de giration extérieur doit être de minimum 15 mètres.

En ce qui concerne les voiries, il n'existe aucune imposition en termes de giration. Il est cependant recommandé de respecter un **rayon de giration extérieur de 15 mètres**, dégagé de tout obstacle.

De plus, l'auteur de projet veillera à supprimer tout obstacle situé entre 2,20 mètres et 3,70 mètres du sol dans un rayon extérieur de giration de 16,40 mètres, de manière à ne pas gêner le passage de la nacelle située à l'avant de l'auto-échelle (qui dépasse de 1,5 mètres vers l'avant).

Une demande d'avis doit également être introduite auprès du Service d'Incendie si le **rayon de giration intérieur** est inférieur à **11 mètres**.

Comme mentionné précédemment, l'auteur de projet doit indiquer sur les plans les simulations de girations pour démontrer que l'accessibilité des véhicules de secours est bien garantie.

Si les girations ne peuvent respecter les 11 et 15 mètres de rayon de giration, elles devront a minima respecter la giration réelle des auto-échelles, pour laquelle un modèle a été développé sur *Autoturn*®. Les différents paramètres du véhicule, déterminés sur base des girations réelles effectuées et mesurées sur le terrain, à encoder lors des simulations de giration, sont les suivants :

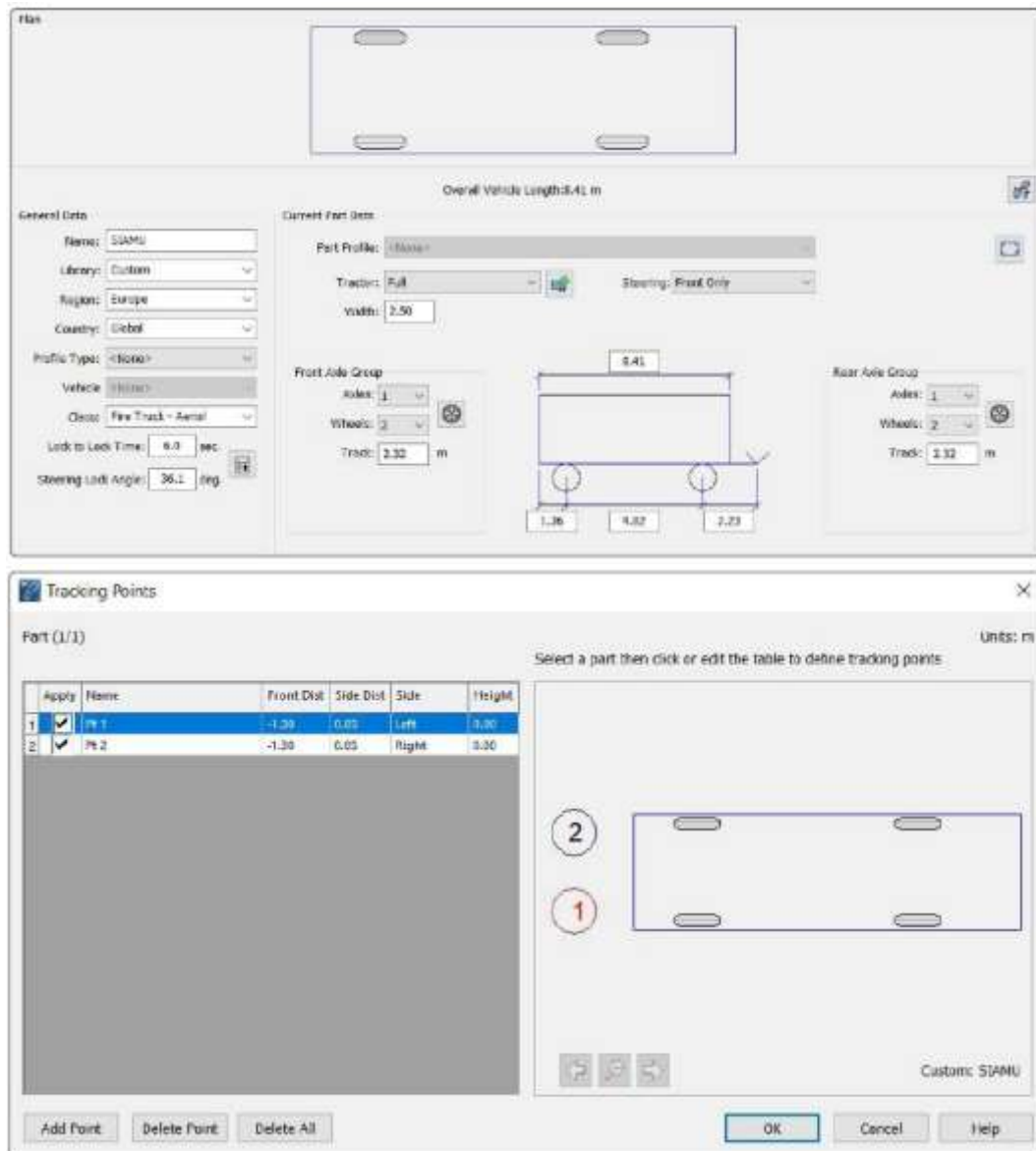


Figure 21 : Paramètres de l'auto-échelle à encoder dans Autoturn®

Un minimum de 15 km/h doit être introduit pour une voirie locale et 30 km/h sur une voirie prioritaire. Notez également que les roues arrière ne sont pas pivotantes.

En ce qui concerne les girations des véhicules, il n'est pas indispensable de respecter strictement les bandes de circulation. Les véhicules de secours peuvent, à proximité des carrefours, se déporter sur les bandes de circulation adjacentes –

y compris celles en sens de circulation inverse. Il est donc admis que les girations tiennent compte des voies de circulation adjacentes et à l'ensemble du carrefour.

Si les rayons de giration mentionnés ne peuvent pas être respectés, il existe également des mesures alternatives, également soumises à l'analyse et à l'approbation du Service d'Incendie au cas par cas :

- Rendre l'îlot central de petits giratoires partiellement voire totalement franchissable ;
- Rendre les oreilles de trottoir franchissables dans un carrefour où le rayon intérieur vers une voirie latérale est inférieur à 11 mètres ;
- Supprimer le stationnement au droit d'une rue perpendiculaire dans un carrefour de manière à dégager les zones latérales et permettre dans certains cas la giration des véhicules de secours.

Hauteur

La hauteur libre doit être de 4 mètres minimum. Dans le cas d'un pont en arc, c'est le point le plus bas situé au-dessus de la chaussée qui doit être pris comme référence pour estimer cette hauteur libre sous le ~~de la hauteur du~~ pont.

Distance chaussée-façade

Concernant la **distance maximale**, la distance entre la chaussée et le plan de façade des immeubles doit être de **10 mètres** (à moins qu'il n'y ait une voie d'accès qui permette à l'auto-échelle d'atteindre le plan de façade).

Concernant la **distance minimale**, il est recommandé de garder une distance chaussée-façade de **4 mètres**, malgré le fait qu'il n'existe aucune imposition sur la voirie (hormis les chemins d'accès).

Pente

Il est recommandé de limiter les pentes à 6%.

Arbres en trottoir

Le placement de rangées d'arbres longitudinalement à la voirie peut entraver l'accessibilité aux façades pour les services de secours. Pour pouvoir estimer l'écart entre les arbres, nous nous basons sur le schéma de travail des auto

échelles.

Pour une distance entre la voirie et le plan de façade équivalente à 10 m, l'étendue de façade accessible est de 10 m de part et d'autre du centre de la tourelle. Le placement des véhicules étant fait dans l'urgence uniquement à l'appréciation humaine, nous demandons un chevauchement des zones de façade accessible sur 2 mètres.



Figure 22 : Exemple d'évaluation d'implantation d'arbres

L'auteur de projet veillera à choisir l'essence d'arbres de manière à respecter les prescriptions ci-dessus et à veiller à l'élagage régulier des arbres pour maintenir les trouées nécessaires à l'accessibilité des façades des immeubles par l'auto-échelle.

Dispositifs ralentisseurs surélevés

Conditions d'implantation des **dispositifs surélevés** sur la voie publique et les prescriptions techniques auxquelles ceux-ci doivent satisfaire (Arrêté Royal du 3 mai 2002 modifiant l'Arrêté Royal du 9 octobre 1998 et Circulaire Ministérielle du 3 mai 2002) :

L'Arrêté Royal de 1988 sur les conditions d'implantation des dispositifs surélevés prévoit que sur les voies publiques qui livrent fréquemment passage aux véhicules de services de secours, les ralentisseurs de trafic ne sont pas autorisés et les plateaux ne sont autorisés que si une concertation a eu lieu préalablement avec les services concernés. Les plateaux prévus sur une voie prioritaire doivent être du type poids lourds avec une pente maximale de 4%.

Le Service d'Incendie ayant défini des axes prioritaires (cfr liste *des axes de pénétration*), cette concertation ne doit avoir lieu que pour la mise en place de dispositifs surélevés sur ces voiries.

Par ailleurs, la Circulaire Ministérielle du 3 mai 2002 relative aux dispositifs surélevés introduit un troisième type de dispositif, à savoir les coussins berlinois, ayant pour but d'apporter moins de contraintes aux véhicules des transports en commun et aux véhicules lourds tout en imposant aux autres véhicules (sauf les deux roues) le passage à moitié sur ledit dispositif et créant de la sorte un effet de ralentissement. Ce dernier point semble la solution la mieux adaptée pour le passage des véhicules du Service d'Incendie. Le Service d'Incendie doit être consulté au préalable pour le placement de coussins sur des axes de pénétration.

Il existe des mesures alternatives aux dispositifs ralentisseurs surélevés :

- Réduction ponctuelle de la largeur de la chaussée (l'auteur de projet veillera à prendre en compte les contraintes de giration et de largeur liées à la circulation des véhicules de secours) ;
- Dévoiements réalisés, par exemple, à l'aide de stationnement alterné (l'auteur de projet veillera à prendre en compte les contraintes de giration et de largeur liées à la circulation des véhicules de secours) ;
- Les instruments de contrôle des vitesses.

Aménagement d'un site propre

Lors de l'aménagement de ces sites propres est souvent réalisé le choix d'un revêtement carrossable ou non. Ces sites propres peuvent avoir une influence sur l'accessibilité aux façades, repoussant, s'ils sont non-carrossables, les auto-échelles trop loin des façades. Cette situation peut également être influencée par la présence d'une caténaire.

Ils peuvent également avoir une influence en termes de mobilité générale des services de secours. Le fait de les rendre carrossables – certainement sur les voiries jugées prioritaires par le Service d'Incendie – permet aux services de secours de gagner du temps qu'ils perdent par ailleurs du fait de la congestion automobile.

Pour rappel, la distance entre la chaussée (site propre carrossable) et le plan de façade des immeubles doit être de maximum 10 mètres.

Changement de sens de circulation des voiries en sens unique

La modification du sens de circulation d'une voirie en sens unique oblige à avoir un point d'attention sur les aménagements prévus. Il y a souvent lieu de modifier le placement de potelets et panneaux de signalisation pour permettre aux véhicules de secours d'accéder à cette rue dans une nouvelle configuration. L'accessibilité aux voies spéciales d'accès aux bâtiments peut être rendue plus compliquée du fait que les aménagements ne sont plus prévus dans le nouveau sens de circulation.

Lors de la modification du sens de circulation d'une voirie en sens unique, les girations doivent systématiquement être revérifiées (11 mètres de rayon intérieur, 15 mètres de rayon extérieur ou la giration réelle des auto-échelles aux vitesses précitées). Cela doit également s'appliquer à l'ensemble de l'itinéraire qui doit être suivi par le Service d'Incendie pour contourner le sens unique.

Diminution du nombre de bandes de circulation

La diminution du nombre de bandes de circulation peut avoir deux conséquences importantes pour le Service d'Incendie :

- Elle peut impliquer qu'aux carrefours avec cette voirie, il avait été tenu compte – avant diminution – d'une giration avec déport sur la bande de circulation adjacente. Les girations devront donc être testées à nouveau ;
- Elle peut également avoir un impact sur la mobilité des services de secours, une voirie à plusieurs bandes permettant généralement aux véhicules de créer un couloir de secours pour le passage des véhicules prioritaires en intervention.

Il convient donc de revérifier systématiquement les girations dans les carrefours pour s'assurer de la bonne accessibilité des véhicules de secours (11 mètres de rayon intérieur, 15 mètres de rayon extérieur ou la giration réelle des auto-échelles aux vitesses précitées).

Aménagements temporaires – exécution des chantiers en voirie

L'article concernant la circulation des véhicules d'urgence dans le cadre de l'exécution de chantiers en voirie publique est [l'article 35 de l'Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 4 avril 2019.](#)

Si les conditions reprises dans cet article ne sont pas remplies, le responsable de chantier doit soumettre une demande d'autorisation préalable auprès du Service d'Incendie.

Cet avis permettra aux Autorités de délivrer l'autorisation en s'assurant que la sécurité des personnes et des biens ne sera pas mise en péril.

Mobilier urbain pour sécuriser : comment garantir l'accès aux services de secours ?

Dans le cadre de l'aménagement de l'espace public, il peut être envisagé de limiter l'accès des véhicules automobiles à certaines zones. Cette option peut être envisagée entre autres pour sécuriser contre le risque de voitures-bélier ; dans la cadre d'une piétonnisation ; dans le cadre d'une rue scolaire, Ces zones doivent, dans la plupart des cas, toujours rester accessibles aux véhicules du Service d'Incendie. Plusieurs types de mobilier urbain sont envisagés dans ce cadre :

- Limitation au moyen de signalisation et de caméras ANPR (absence de mobilier urbain) ;
- Limitation au moyen de bornes escamotables automatiques commandées par ANPR ;
- Limitation au moyen de bornes escamotables automatiques (avec totem) ou manuelles ;
- Limitation au moyen de potelets amovibles ;
- Limitation au moyen de potelets écrasables.

Points d'attention pour les différents types de dispositifs

1. Limitation au moyen de signalisation et de caméras ANPR (absence de mobilier urbain)

Ce dispositif n'a aucune incidence sur l'accessibilité aux services de secours. Là où cette option est envisageable, elle est recommandée par le Service d'Incendie

2. Limitation au moyen de bornes escamotables automatiques commandées par ANPR

Ce type de dispositif permettant aux véhicules de secours de passer devrait néanmoins tenir compte de certains paramètres pour ne pas retarder l'intervention des services de secours :

- Le délai pour l'abaissement de la borne doit être limité ;
- Le dispositif doit pouvoir laisser passer un convoi de véhicules d'une traite. Les interventions les plus vitales impliquent, tant pour les missions pompiers que pour les missions d'aide médicale urgente, l'envoi de plusieurs véhicules qui roulent en convoi. Chaque véhicule du convoi ne devrait pas avoir à s'arrêter pour commander la descente de la borne.
- Le dispositif doit pouvoir être débrayable manuellement au moyen d'une des clés utilisées par le Service d'Incendie (cfr infra).
- En cas de dysfonctionnement, le dispositif doit être maintenu en position basse jusqu'à sa réparation ou son remplacement.

3. Limitation au moyen de bornes escamotables automatiques (avec totem) ou manuelles

Ce type de dispositif implique que les véhicules de secours partant en intervention doivent s'arrêter au droit du dispositif pour le manœuvrer. Il en découle un délai supplémentaire dans l'intervention des services de secours. Les paramètres dont il faut tenir compte pour ce type de dispositifs :

- Il ne faut pas multiplier le nombre de bornes escamotables (ou tout autre dispositif impliquant un frein pour le passage des services de secours) pour accéder à une zone. Cela aurait un impact cumulatif sur le délai de délivrance des secours.
- Le dispositif doit pouvoir être débrayable manuellement au moyen d'une des clés utilisées par le Service d'Incendie (cfr infra).
- Un contrôle régulier du bon fonctionnement du dispositif doit être réalisé par le gestionnaire de voirie.

- En cas de dysfonctionnement, le dispositif doit être maintenu en position basse jusqu'à sa réparation ou son remplacement.

4. Limitation au moyen de potelets amovibles

Ce type de dispositif implique que les véhicules de secours partant en intervention doivent s'arrêter au droit du dispositif pour le manœuvrer. Il en découle un délai supplémentaire dans l'intervention des services de secours. Les paramètres dont il faut tenir compte pour ce type de dispositifs :

- Il ne faut pas multiplier le nombre de potelets amovibles (ou tout autre dispositif impliquant un frein pour le passage des services de secours) pour accéder à une zone. Cela aurait un impact cumulatif sur le délai de délivrance des secours.
- Le dispositif doit pouvoir être débrayable manuellement au moyen d'une des clés utilisées par le Service d'Incendie (cfr infra).
- L'organe de manœuvre pour le débrayage devrait être placé le long du potelet, sur la partie verticale. L'expérience montre que placés à même le sol, ils sont soumis à la corrosion et à l'encrassement et placés en tête de potelets, ils sont soumis à l'incivilité (cigarettes écrasées, papiers, ...) – rendant ces dispositifs inutilisables pour les services de secours.
- Vu la multiplication du nombre de potelets en voirie, il est souvent impossible pour les intervenants de différencier les potelets amovibles des potelets fixes. Ils sont par ailleurs souvent placés dans un alignement de potelets. Ils doivent donc être reconnaissables pour les intervenants de jour comme de nuit, par temps sec comme par temps pluvieux ou neigeux.
- Un contrôle régulier du bon fonctionnement du dispositif doit être réalisé par le gestionnaire de voirie.
- En cas de dysfonctionnement, le dispositif doit être retiré jusqu'à sa réparation ou son remplacement.

5. Limitation au moyen de potelets écrasables

Ces potelets sont parfois choisis pour limiter l'accès à des voiries. Ces dispositifs doivent être reconnaissables et aisément franchissables pour les services de secours. Ils doivent être franchissables par des véhicules légers à faible vitesse, sans occasionner de dégâts aux véhicules.

Remarques générales :

- Ces dispositifs encouragent régulièrement les automobilistes à se stationner devant, comme il ne leur apparaît pas toujours clairement que ceux-ci ont pour fonction de permettre de livrer le passage aux services de secours. Ceux pour lesquels ce cas de figure se pose en général sont les potelets amovibles et les potelets écrasables. Une signalisation renforcée devrait être mise en place pour interdire le stationnement, voire indiquer qu'il s'agit d'un accès pour les services de secours. Cela permettrait également aux zones de police d'ordonner l'enlèvement des véhicules gênants.
- La mise en place de ces dispositifs doit également toujours tenir compte des girations et des largeurs nécessaires aux véhicules de secours pour manœuvrer.

Clés pompiers pour dispositifs amovibles ou escamotables

Seuls les modèles de clés repris ci-dessous sont acceptés par le SIAMURBC :

- un carré de 8 mm de côté (longueur de la tige 130 mm) ;
- un carré de 9 mm de côté (longueur de la tige 130 mm) ;
- un carré de 10 mm de côté (longueur de la tige 130 mm) ;
- un triangle de 11 mm de côté et de 10,3 mm de hauteur (longueur de la tige 130 mm) ;
- un hexagone de 5 mm de côté (diam. de 10 mm - longueur de la tige 153,5 mm).
- Clé télé mécanique n°455

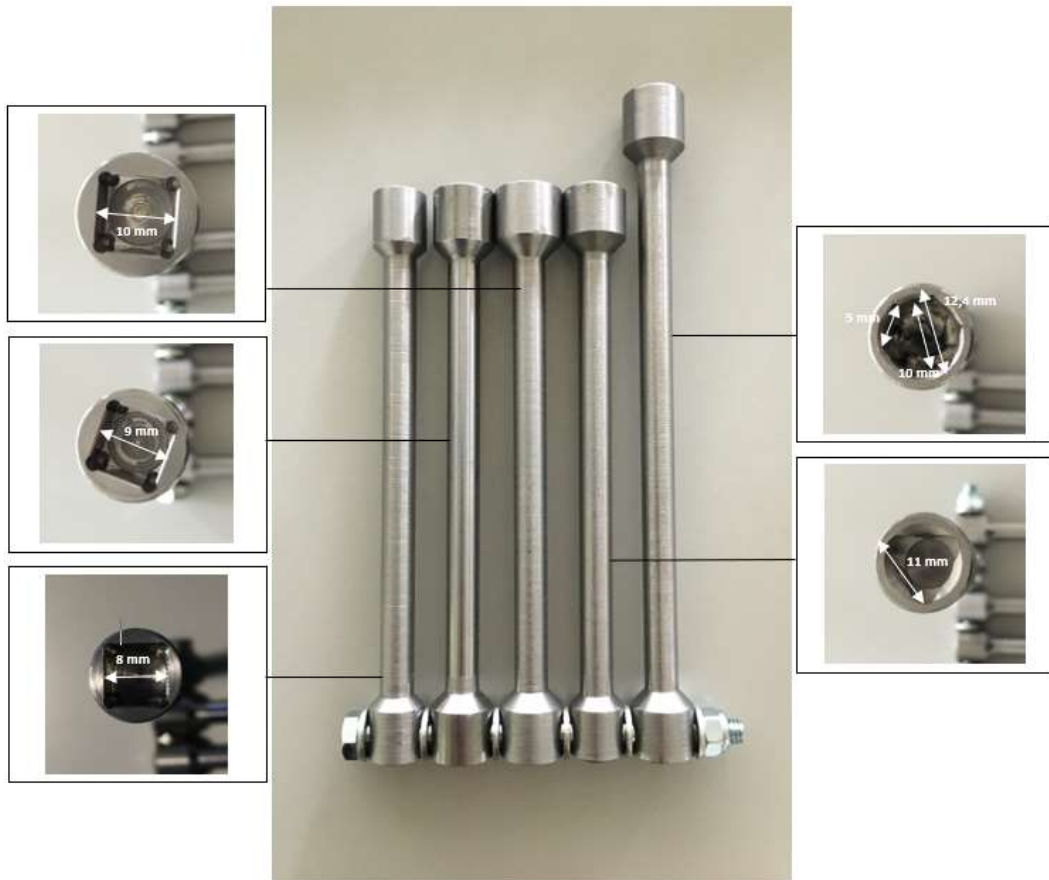


Figure 24 : Modèles des clés acceptées par le SIAMURBC



Figure 25 : Clé Télé mécanique n°455

Communication des codes d'accès pour les bornes escamotables automatiques ou des barrières

Les codes d'accès pour la commande de bornes ou pour la libération de barrières fermées au moyen d'un cadenas (comme dans le Bois de la Cambre) doivent être communiqués au Service d'Incendie – y compris en cas de modification. La communication de ces codes au Service d'Incendie doit être faite par mail à l'adresse plans-plannen@firebru.brussels

